

*Начну с того, что я, а впрочем, и Вадим тоже, чуть не уснули в этой машине. Он, сидя во время движения на заднем пассажирском месте, я — за рулем. И дело не в том, что после новогодних праздников сбит режим и все время хочется спать*

### **Альфред Марданов, «Автоклуб-Казань»**

Начну с того, что я, а впрочем, и Вадим тоже, чуть не уснули в этой машине. Он, сидя во время движения на заднем пассажирском месте, я — за рулем. И дело не в том, что после новогодних праздников сбит режим и все время хочется спать, а в том, что машина ведет себя убаюкивающе-успокаивающе. Это выражается, вернее, этому способствует характер автомобиля. Во-первых, сама идея минивэна, как верно заметил Вадим, не предполагает агрессивного рвано-резкого стиля вождения, машина просто не позволит это сделать и отсюда — спокойный и размеренный ритм. Во-вторых, это настройка шасси автомобиля, способная проглатывать неровности дороги, и отличная шумоизоляция. Автомобиль разрабатывался в корейском отделении GM и построен на «тележке» Chevrolet Cruze. В Orlando вес чуть больше, он длиннее, и центр тяжести повыше, и Orlando, естественно, более валкий, поэтому мы даже особо и не пытались его тестировать с точки зрения управляемости. Отсюда и отсутствие тестовой площадки сегодня, а вот обязательная езда по городу и трассе обязательны. Итак, учитывая географическое расположение автосалона, мы решили сразу выскочить за город, поскольку прекрасная солнечная погода и морозный воздух как-то способствовали принятию такого решения. Не долго думая мы поехали на живописное и известное место отдыха в нашем городе — «Карьер».



Плотно сбитый автомобиль, с высокой посадкой водительского места, на манер грузовых автомобилей, неторопливо встал в правый ряд и, аккуратно соблюдая скоростной режим, благо камер видеофиксации на этой дороге больше, чем деревьев в лесу, покатил за город. Первые впечатления о работе подвески получили на твердом укатанном снегу, по которому прошелся гусеничный трактор. Стиральная доска получилась отменная. Автомобиль как-то спокойно отнесся к этому маленькому испытанию, успевая переваривать неровности на разных скоростях движения. Принцип «больше скорость, меньше ям» тут не сработал, реакция в диапазоне движения 30-70 км/час практически одинаково хорошая. Мы потом на трассе и особенно в городе не раз убедились в энергоемкости подвески, которая даже несмотря на относительно небольшой радиус колес, легко проглатывает неровности. Только один эпизод, где ямка была здоровенная, мы услышали неприятный удар провалившегося переднего колеса, близкого к пробую. На этой же снежной глади, предварительно разогнавшись до 80-ти километров в час — тормоз в пол.

Машина очень адекватно, без намека на сход с траектории при срабатывании ABS, остановилась. Тормозная система настроена на такое усилие на педаль, которое позволяет чувствовать момент торможения, и ABS срабатывает в нужный момент. Обратную связь с рулевым управлением, кстати, тоже можно похвалить, хотя снег и укатанный, но все равно сцепные свойства хуже, чем с асфальтовым покрытием, и я ни на секунду не терял связи с дорогой. Вдоволь подышав свежим воздухом и слегка продрогнув, мы поехали дальше, на объездную дорогу. Вадим решил устроиться на заднем ряду, и я постоянно в салонном зеркале заднего вида видел его сонные глаза. Это зеркало, если все сиденья не сложены, только для того и годится, чтобы наблюдать за пассажирами (хотя для этих целей есть специальное так называемое «детское» сферическое зеркальце). Внешнему обзору мешают подголовники сидений, да и само окно заднего вида для этого маловато. Ситуацию компенсируют прекрасные внешние «джиповские» зеркала с функцией автоматического складывания.

В России пока доступен только один двигатель объемом 1.8 литра, тот знаменитый Опелевский Экотек, только уже доработанный. 141 «лошади», которую выдает движок, маловато для быстрого разгона, так часто необходимого на трассе. Хотя и неплохой, 6-ти ступенчатый автомат пытается как-то нивелировать недостаточную мощность, но все равно 141-ой «лошадки» мало. Чисто гипотетически тут в салоне могут разместиться семь взрослых человек — и тогда совсем все будет кисло. Для Европы существует еще дизельный агрегат, и будет ли он поставляться в Россию, пока не известно. В спокойном режиме автомобиль после набора скорости летит, как железнодорожный экспресс, но если нужно вдруг еще ускориться, то будет тяжело, придется переходить в ручной режим (спортивного тут нет). Эх, если бы везде были дороги четырехполосные, то вообще вопросов бы не было, да и круиз-контроль, который имеется, пригождался бы намного чаще. Выставляю 100 км/час, и машина без напряжения держит скорость, окончательно расслабляя. Отличная шумоизоляция позволяет разговаривать вполголоса

даже с человеком, который сидит позади вас. Опять мысленно ставлю 5 баллов шумоизоляции. Сидя за рулем этого автомобиля, я нашел один эргономический просчет. Подлокотник, который есть только у водителя, мне показался неудобным и даже мешал, хорошо, что он складной.

Еще общее замечание к отделке салона: светлая ткань плохо сопротивляется грязи, а задняя часть передних сидений тоже тканевая — дети (а я не сомневаюсь, что они есть у хозяина этого авто), ногами обязательно все испачкают. Когда я тоже устроился на заднем ряду сидений, обратил внимание, что климатическая установка в режиме AUTO не очень активно подает теплый воздух задним пассажирам, несмотря на наличие специальных подводов воздуха. Я даже начал зябнуть и попросил Вадима включить обдув принудительно, выбрав режим работы «в ноги и на стекло». Поток воздуха заметно увеличился и буквально за минуту стало тепло. Понравились большие двери, они заметно облегчают посадку. Хороший угол распаха задних дверей позволит легко пробраться и на третий ряд сидений, и небольшую детскую коляску погрузить. С размерами машины производитель, я думаю, тоже угадал. Она не настолько огромная, как микроавтобус, и в то же время просторная. Ценовой диапазон — от 719 000 до 949 000 рублей, причем в нем уместились 10 различных вариантов комплектаций. Думаю, что это также соответствует духу Chevrolet, как производителя недорогих и качественных машин.



**Вадим Садыков, «Автоклуб-Казань»**

Никогда не рассматривал минивэн в качестве претендента на покупку. Но нельзя не отдать должное функциональности и удобству таких автомобилей. Третий ряд сидений здесь не совсем «детский»: подушка сидения находится по уровню гораздо ниже, чем у

второго ряда, поэтому тут вполне могут разместиться взрослые, среднего роста, люди. При необходимости третий ряд складывается, образуя ровный пол. Второй ряд имеет индивидуальные для каждого «пассажира-места» регулировку наклона спинки. Если честно, уютно устроившись на втором ряду, я почти заснул: машина едет мягко, шума от шин и ветра практически нет.

Здесь отличная шумоизоляция! Впрочем, второй ряд сидений тоже трансформируется: их можно сложить, прислонив к спинке первого ряда, ну или просто снять. Вот тогда у вас будет просто огромное багажное пространство для перевозки «негабаритного» груза. Могу ошибаться, но вроде бы трансформация салона едина с Опель Зафира. И как всегда, наивысший уровень комфорта предлагает переднее пассажирское сидение, с необычайно широкими регулировками. На водительском месте тоже упор на комфорт: мягко, удобно, хороший обзор в «лопухи» заднего вида, специальное асферичное выдвижаемое зеркало для наблюдения за детьми на задних сидениях.

Поведение машины в дороге тоже вполне согласуется с понятием минивэн. Мы специально нашли участок очень плохой дороги, проехали по нему и медленно, и быстро. Едет буквально, как по гладкому столу! Огромный жирный плюс за комфорт в езде. Настройки двигателя 1.8 (141 л.с.) и 6АКПП тоже минивэновские. Машина легко ускоряется с перекрестка (то есть можно быстро обогнать мешающего тихохода), а потом принуждает нас к размеренной, неторопливой езде. Оно и правильно: незачем на семейной машине изображать из себя «шумахера». Расход бензина в нашем тесте (город-трасса-город) составил 11,2 литра. Можно предположить, что в чисто городской езде аппетит будет не менее 12 литров. Сюда бы еще и двигатель 2 литра! Увы, это невозможно: двигатель один – 1.8 – меняются только «навороты» комплектации. На трассе обгоны тихоходов даются с трудом: тяжелую машину не так просто разогнать. Впрочем, крейсерский режим авто держит с легкостью, мне даже понравилась эта неторопливость и размеренность.

Когда окончатся морозцы, придет весна (а лучше – лето) я бы с удовольствием прокатился на Орlando в «дальняк». Хоть пассажиром, хоть водителем.

*Автомобиль предоставлен официальным дилером «РРТ-Казань»*

Двигатель — 1.8 л

Макс. мощность — 141 л.с.

Макс. крут. момент — 176 Нм/3800 об/мин.

Макс. скорость (км/ч) — 185

Разгон 0-100км/ч — 11,8 сек

Расход топлива: трасса — 6,0 л | город — 11,2 л | смешанный — 7,9 л

Трансмиссия АКПП 6-ти ступенчатая

Привод передний

Максимальная допустимая масса — 2184 кг

Длина — 4 652 | Ширина — 1 836 | Высота — 1 633

Объем багажного отделения:

При поднятых сиденьях — 89 л.

При сложенных задних — 466 л.

Шины — R17

Комплектация: Система курсовой устойчивости ESP, ABS, кожаный мультируль, климат-контроль, круиз-контроль, противоугонная система+иммобилайзер, ЭУР, датчик света и дождя, 4ЭСП, ПТФ, обогрев зеркал+эл. складывание, парктроник, CD с USB 6 динамиков, ЦЗ, 6 подушек безопасности.

Гарантия — 3 года или 100 000 км. пробега, либо 2 года без ограничений.

Межсервисный пробег 15 000.

Цена на момент теста в данной комплектации — 909 000 рублей